

草案

加州交通計劃 2025

附錄

2002 年 9 月 25 日

草案

加州交通計劃 2025

附錄 I

法律要求和規章

以下為聯邦和州發展與更新全州長期交通計劃的法定要求：

聯邦法律

- 發展全州長期交通計劃的法定要求包含在美國法典 (United States Code) 第 23 章第 135 節 (USC, Title 23, Section 135) 中。
- 1991 年「路面聯合運輸效率法案」(Intermodal Surface Transportation Efficiency Act, ISTEA) 首次要求各州發展長期交通計劃。該要求於 1998 年的「21 世紀運輸公平法案」(Transportation Equity Act for the 21st Century, TEA-21) 中經再次重申。
- 根據聯邦法律，各州應該提供長期交通計劃，作為發展和實施其聯合運輸系統的依據。
- 本州計劃的開發應該與「都會規劃組織」(Metropolitan Planning Organizations) 通力合作，並接受相關地方交通官員、印第安部落政府與其它相關利益團體進行磋商。此外本計劃也應該按照「空氣清淨法」(Clean Air Act) 的要求，符合「州實施計劃」(State Implementation Plan) 中運輸發展部分的要求。
- 計劃的預測範圍必須至少為 20 年。該計劃的開發必須是至少解決七處大面積區域內民眾和貨物運送問題之規劃過程的一部分，其中包括：
 - ❖ 機動性和可到達性
 - ❖ 一體化和連通性
 - ❖ 高效率的系統管理和營運
 - ❖ 保持現有系統
 - ❖ 安全和保全
 - ❖ 經濟發展（包括生產力和效率）
 - ❖ 環境保護與生活品質

草案

聯邦全州計劃規章

「美國運輸署」(U.S. Department of Transportation, U.S. DOT) 已經提議、但仍未採用修訂後的全州計劃規章來實施 TEA-21。該提議的規章可與實施 ISTEA 的規章相媲美，並包含在 23 CFR 450 及以下的部分中，包括：

- 第 450.214(e) 節：「應該持續對此（全州）計劃進行評估並定期更新...」
- 這些規章及提議的 TEA-21 規章，進一步具體說明了在發展該計劃時必須遵循的公眾參與及協調過程。

州法定權力

- 「政府法典條款 65070」(Government Code Section 65070) 及以下部分，要求加州運輸局 (California Department of Transportation, Caltrans) 發展「加州交通計劃」(California Transportation Plan, CTP)。
- 「政府法典條款 65072」(Government Code Section 65072) 要求 CTP 應包括：
 - ❖ (a) 說明州交通政策和系統成果目標的政策要素；
 - ❖ (b) 可納入全系統概念以及根據採用的區域交通計劃所形成之策略的策略要素。CTP 不應僅針對特定專案。
 - ❖ (c) 包含經濟預測和達成概念、策略和成果等目標之建議事項的建議要素。
- 「政府法典條款 14000」(Government Code Section 14000) 進一步詳細說明了 CTP 和 Caltrans 的角色：
 - ❖ (b) 「...區域和當地在交通目標、目的和策略上的籌劃，反映出本州不同地區的獨有特點和深切期盼，這兩項應該在交通計劃中具體展現，但仍需兼顧全州的利益加以協調。」
 - ❖ (d) 「加州交通系統的決策責任分工相當分散，如此會妨礙交通計劃與聯運協調的有效整合。應當確立全面的多模式交通計劃方法，包括各級政府和私營部門都要共同合作來發展協同交通計劃。」

草案

附錄 II

加州交通計劃指導組

Caltrans 在 2000 年 5 月設立了「加州交通計劃指導組」(California Transportation Plan Guidelines Team)，以便建立能夠讓 CTP 成功發展的指導方針，以及與之相應的公眾參與計劃。該指導方針成為持續不間斷之發展過程的第一步，繼續引導此計劃與未來的更新發展，同時也規定後 CTP 的審查和評論程序、評估過程和公眾參與過程。

此小組中的代表成員來自區域運輸處、Business, Transportation and Housing Agency (BT&H)、Governor's Office of Planning and Research (OPR)、California Transportation Commission (CTC)、Federal Highway Administration (FHWA)、Local Government Commission (LGC)、Surface Transportation Policy Project (STPP) 以及 Caltrans 內選定計劃方案的人員。

該草案指導方針的要素和公眾參與計劃涉及 250 個以上的組織和個人，供他們進行審查和評論。收到的評論意見已納入符合「指導組」方向的最終草案。在 2001 年 5 月公佈了最終的指導方針要素。

「指導組」的成員包括：

Charles Fields，執行董事
Amador County Transportation Commission

John Ferrera，交通部副秘書長
Business, Transportation & Housing Agency

Gary Dickson，主席
California Association of Councils of Government

Pete Hathaway，首席副局長
California Transportation Commission

Charles Oldham，副局長
California Transportation Commission

Wade Hobbs
Federal Highway Administration

Terry Roberts，首席長官
State Clearinghouse
Governor's Office of Planning & Research

Judith Corbett，執行董事
Local Government Commission

Trinh Nguyen，北加州活動經理
Surface Transportation Policy Project

Brian J. Smith，副局長
Planning & Modal Programs
California Department of Transportation

Joan Sollenberger，處長
Division of Transportation Planning
California Department of Transportation

Cindy Adams
Division of Environmental Analysis
California Department of Transportation

Katie Benouar
Division of New Technology & Research
California Department of Transportation

Christopher Curtiss
Transportation Planning, District 4
California Department of Transportation

Gale McIntyre
Division of Mass Transportation
California Department of Transportation

草案

附錄 III

加州交通願景討論會

Caltrans 發起了一個「三項活動」的計劃以探究運輸問題、解決方案及政策。這些活動得到加州大學的公眾政策延伸方案 (University of California, Public Policy Extension Program) 的協助並促進完成。這些計劃旨在為 CTP 提供指導方針，確定強化形成加州的機動性以及探索可能的解決方案。

2000 年 11 月 30 日和 12 月 1 日在美國加州首府沙加緬度舉行了有關「強化形成機動性策略」(Forces Shaping Mobility Strategies) 的專題討論會。此活動聚集了多位運輸專家對未來交通相關趨勢的意見，例如：

- 加州的人口和人口統計資料
- 老年人口的交通選擇和需求
- 不斷變化的移民人口特點和交通
- 經濟趨勢，轉變與交通
- 交通的技術革新
- 解決交通計劃內容中永續性的策略
- 加州交通的集資
 - ❖ 其他的集資方式
 - ❖ 擴大交通集資計劃和政策的政策內容

參與者包括：

Arthur Bauer
Arthur Bauer & Associates
Californians for Better Transportation

Jeffrey Brown
UCLA Institute of Transportation Studies

Patrick Conroy, 經理
ATMIS Program, California Partnership for
Advanced Transit and Highways

Gene Crumley, 經理
Director of Business Management and Corporate
Education
UC Davis, 大學附屬學校

Larry Dahms, 執行董事
Metropolitan Transportation Commission

Elizabeth Deakin, 董事
University of California Transportation Center

Dan Beal, 經理
Public Policy & Program
Automobile Club of Southern California

Laura Cohen, 董事
State Policy
Rails to Trails Conservancy

Maria Contreras-Sweet, 秘書
California Business, Transportation & Housing Agency

James Corless, 加州董事
Surface Transportation Policy Project

Dana Curry, 董事
Transportation & Resources
California Legislative Analyst's Office

Karen Douglas
Office of Special Project
California Highway Patrol

草案

Phil Dow, 執行董事
Mendocino County Organization of Governments

Charles Field, 執行董事
Amador County Transportation Commission

Jonathan Gifford, 副教授
Public Management & Policy
George Mason University

Genevieve Giuliano, 教授
University of Southern California

Jim Gosnell, 董事
Planning and Policy
Southern California Association of Governments

Douglas Jackson, 資深計劃助理
Great Valley Center

Hans Johnson, 研究員
Public Policy Institute of California

Daniel Kirshner, 資深經濟分析師
Environmental Defense Fund

Stephen Levy, 董事暨高級經濟學者
Center for the Continuing Study of the California
Economy

Richard Lyon, 資深律師
California Industry Building Association

Dean Misczynski, 董事
California Research Bureau

Stan Randolph, 交通計劃顧問
California Trucking Association

Michael Ritchie, 分處管理員
Federal Highway Administration

Rusty Selix, 執行董事
California Association of Councils of Government

Brian Taylor, 城市規劃副教授
Institute of Transportation Studies, UCLA School of
Public Policy 副董事

Emily Tibbot, 政府關係顧問
The Nature Conservancy

Martin Tuttle, 執行董事
Sacramento Area Council of Governments

Mel Webber, 榮譽退休教授
University of California, Berkeley

John Ferrera, 交通部副秘書長
California Business, Transportation & Housing Agency

Joanne Freilich, 計劃主持人
UCLA Extension, Public Policy Program

Laura Gipson, 代副局長
Operations and Maintenance
Sacramento International Airport

John Glover, 董事
Office of Strategic & Policy Planning
Port of Oakland

LeRoy Graymer, 創辦董事
UCLA Extension, Public Policy Program

Norm King, 執行董事
San Bernardino Associated Governments

Jeff Loux, 計劃主持人
Land Use and Natural Resources Program

Lawrence Magid, 副秘書
California Business, Transportation & Housing Agency

Michael Meyer, 教授暨主席
Georgia Institute of Technology
School of Civil and Environmental Engineering

Jeff Morales, 董事
California Department of Transportation

Pete Hathaway, 首席副局長
California Transportation Commission

Sandra Rosenbloom, 董事
University of Arizona
Drachman Inst. For Land & Regional Dev.
Brian Smith, 規劃副局長
California Department of Transportation

Joan Sollenberger, 首席長官
Division of Transportation Planning
California Department of Transportation

Martin Wachs, 董事
Institute of Transportation Studies
University of California, Berkeley

Linda Wheaton
California Department of Housing and Community
Development

草案

2001 年 6 月 21 日和 22 日在 Universal City 舉行了「加州交通願景討論會」(California Transportation Futures Conference)。該討論會探究了解決加州未來交通面臨挑戰的策略。有 200 人以上的與會者對未來交通的發展都有了更深一層的領悟並與國家運輸專家產生共鳴。Caltrans 為高中學生和來自非營利與社區組織的代表提供獎學金並資助交通費用，以便他們參與該活動。

解決的問題包括：

- 加州的經濟轉變
 - ❖ 對交通的影響
 - ❖ 將貨物運送到市場
- 服務廣大民眾
 - ❖ 交通政策的平等問題
 - ❖ 加州的交通計劃與老年化
 - ❖ 遠距離工作：十大州的交通與福利改革
 - ❖ 加州儲蓄和資產計劃
 - ❖ 公眾交通之社會平等的重新審議
- 增強及保持機動性並兼具保護自然資源的持續性策略
 - ❖ 透過政策協調與鼓勵以保持生活品質
 - ❖ San Joaquin 郡多族類居住地保護區及開放空間規劃 (San Joaquin County Multi-Species Habitat Conservation and Open Space Plan)
- 發展並維護高性能運輸系統
 - ❖ 新營運管理
 - ❖ 測量交通的性能和實施進度
- 加州未來的集資交通系統
 - ❖ 加州的集資交通，轉變策略

第三個活動是 2001 年 11 月 15 日和 16 日在 Cal Poly Pomona University 舉行，為期兩天的政策諮詢秘會。此次會議的目的在於增加加州政策領導者和主要股東對 CTP 中所含草繪政策概念的投入。由於有六個月的公眾參與並進行了不懈的努力（附錄 IV），這些概念已經十分完善。在此期間，全州上下進行了無數次的討論和會議，以便能夠對旨在維持加州經濟和環境的願景、目標及策略上得到更廣泛的意見，並能夠公正地解決愈來愈多各種族群的交通需求。

草案

參與者包括：

Robert Arnold，資深經濟學者
Center for Continuing Study of the California
Economy

Arthur Bauer，校長
Arthur Bauer & Associates

Robert Cervero，教授
University of California, Berkeley

Cathy Creswell，副局長
California Department of Housing & Community
Development

John Ferrera，交通副秘書
California Business, Transportation & Housing
Agency

LeRoy Graymer，創辦董事
UCLA Extension Public Policy Program

Trixie Johnson，研究室主任
Mineta Transportation Institute

Jeff Morales，董事
加州交通部

Terry Roberts，首席長官
State Clearinghouse
Governor's Office of Planning and Research

Rusty Selix，執行董事
California Association of Councils of
Government

Brian Smith，規劃副局長
California Department of Transportation

Joan Sollenberger，首席長官
Division of Transportation Planning
California Department of Transportation

Marty Wachs，董事
Institute of Transportation Studies
University of California, Berkeley

Rick Wilson，教授
Department of Urban & Regional Planning
Cal Poly Pomona

DeAnn Baker，法律代表
California Association of Counties

Dan Beal，經理
Public Policy & Programs
Automobile Club of Southern California

Natasha Fooman，法律代表
League of California Cities

Genevieve Giuliano，教授
Department of Policy, Planning & Development
University of Southern California

Greg Greenwood，科學顧問
The Resources Agency

Randolph Hall，教授
University of Southern California

John Keller，資深規劃師
California Highway Patrol

Charles Oldham，副局長
California Transportation Commission

Robert Poole，董事
Transportation Studies
Reason Public Policy Institute

Kenneth Ryan，主席
Transportation Issues
Sierra Club of California

Timothy Schott，協會秘書
California Association of Port Authorities

Brian Taylor，副教授
Department of Urban Planning
UCLA, School of Public Policy & Social
Research

Jeff Weir，空氣污染專家
Air Resources Board

Paul Zykofsky，土地用途董事
Local Government Commission

草案

附錄 IV

公眾參與方案

發展與目的

由於 Caltrans 是州政府機構，因此必須支持聯邦和州的法令，以確保有助於廣泛而多元化的公眾參與。除法定要求外，Caltrans 還承諾在 CTP 的早期開發階段提供機會，聽取來自本州各方面的意見。

2001 年春季，Caltrans 啟動了公眾參與方案，在草擬計劃前誠邀運輸系統的關係團體和使用者發表意見和看法。一旦批准實施 CTP 草案，Caltrans 將分發 CTP 草案以供審查，並透過公聽會、會議、訪問調查、電子郵件和郵遞信函收集意見。以下內容說明起草前的公眾參與方案。

為了讓公眾積極參與，之前的浩大準備工作包括研究聯邦規定、審查其他機構與其他州的公眾參與方案、建立多學科小組，令其負責為 CTP 及其支援的公眾參與方案開發指導方針。此外，Caltrans 還組成了顧客調查小組，並簽訂一位私人顧問展開和執行有效的顧客調查。

這些成果由以下部份組成，塑造了成功的 CTP 公眾參與方案，內容廣博、多元、得到受訪者的合作並且資訊豐富：

A. 聯邦權利 VI 資訊

聯邦權利 VI 是「聯邦規章法典」，它要求各州重點針對以往服務不周的團體，實施廣泛多樣的擴大服務。出席州公眾會議的人員必須備有證明文件，並且需接受聯邦和州「權利 VI」代表的審核。Caltrans 已開發出「權利 VI」資訊卡，用來收集由與會者自願提供的資訊，包括性別、年齡、種族、收入、第一和第二語言、殘疾情況和郵遞區號等。另外也將詢問與會者是否代表低收入、少數民族或殘疾人組織。此資訊會儲存於資料庫內，需要時可在報告中使用。

B. 顧客調查

CTP 顧客調查由兩個單元組成，1) 一系列的受訪小組調查，及 2) 遍及全州的隨機電話調查。

受訪小組調查

在眾多用於開發 CTP 的技術中，針對合作夥伴與顧客受訪小組所做的調查結果對公眾參與而言，可能是最有成效的。受訪小組依據公眾機構、種族、收入、旅行模式、各年齡層、旅行條件和其他特定類別，分別組成受訪群組對象。

草案

運輸顧客受訪小組的參與者將會得到經濟上獎勵，並補貼餐費、托兒和車馬費。此外，運輸顧客的集會一般在晚間舉行，以便與工作或學校的作息時間相協調。

在全州範圍的城市和農村內，已共計舉行了 54 次完整的受訪小組集會，每次均有 10 到 15 人參加。招聘是隨機進行的，通常在現場附近的鄰里間展開。除英語外，受訪小組調查還使用西班牙文和亞洲語文。

專業顧問會出席所有受訪小組集會。每個受訪小組會議都有一系列的常用運輸課題，用來測試與會者的反應及觀點。受訪小組輸入的資料會依主題加以分類、排列優先次序，然後用來形成電話調查的問題。參與者最關心以下四個領域：

- 參與者認為在今後的 20 年內，交通阻塞將愈發嚴重。
- 參與者認為土地利用的決策對運輸會有影響。
- 參與者認為運輸系統缺乏形式連貫性。
- 參與者認為在聯邦、州和地方之間的交通計劃之間，需要有更好的協調性。

電話調查

Caltrans 在全州範圍內展開顧客電話調查，以針對受訪小組的主題速行計量分析。為了進行區域調查分析，我們按地理範疇將州劃分為八個地區：

- 區域 1： 加州東部（山脈、沙漠）
- 區域 2： 北部谷地 (Lassen、Quincy)
- 區域 3： 沙加緬度/Stockton 區域
- 區域 4： San Joaquin 谷 (Fresno、Bakersfield)
- 區域 5： 舊金山灣區
- 區域 6： 加州海岸 (San Luis Obispo、Eureka)
- 區域 7： 洛杉磯盆地
- 區域 8： 聖地牙哥地區

為確保調查結果中資料輸入的平等性，在每個區域中都必須有 400 份完整的調查，亦即，全州共計 3,200 份完整的調查。電話調查以隨機方式打給每個區域內的居民。如第一次撥打時沒有人回應，將在每天的不同時間再撥電話給相同的人，以確保其回答問題的機會。如果受訪者的第一語言不是英文，現場即提供翻譯服務。

電話調查的結果與受訪小組的結果一樣，也會加以彙整並製成表格。下表列出了從大部分受訪居民處收集到的主要發現，以及該發現結果如何協助規劃 CTP 中已確立的「目標」：

草案

調查發現	CTP 目標
將來交通阻塞會成爲一大問題；讓系統的連接性更順暢。	改善行動性和可到達性。
需要社區協同計劃幫助解決不妥善的土地利用。	反映社區價值。
將來道路維修和維護會成爲一大問題。	維護交通系統。
當行旅受到最高重視時，感覺到安全可靠。	加強公眾安全。

C. CTP 區域討論會

CTP 中公衆參與投入的第一階段由二十四個區域 CTP 討論會得到結論。與顧客受訪小組一樣，CTP 區域討論會也在全州範圍內展開。

區域討論會由區域交通計劃機構和 Caltrans 分區計劃人員共同贊助。討論會的一般形式爲小型、多個分組研討，或在市政廳召開以商議參與者及其社區感興趣的運輸交通問題。討論會在白天、晚間和週末召開，地點在區域交通辦公室、業務會議場地、大學校園和社區中心。

CTP 區域討論會參加者極其踴躍，有來自聯邦、州和地方政府的代表、交通事業擁護者和提供者團體、商業和人口統計團體代表及系統使用者。一般來說，從 CTP 區域討論會收到有關交通問題的彙整資料，驗證了從顧客受訪小組和顧客電話調查獲得的結果。

D. 資料和媒體

Caltrans 創立了一個網頁，通知公眾有關 CTP 的活動、事件行事曆，並徵求對草案目標和策略的意見。此網頁被翻譯成西班牙文，並提供文字格式檔案，以滿足各類顧客的需要。

網站直接連結到電子郵件位址，以供所有感興趣的人員傳送與 CTP 相關的意見。將來，與 CTP 開發相關的產品，如新聞稿、草案文件等，也會在此網站張貼。此網頁的地址爲：
www.dot.ca.gov/hq/tpp/Offices/OSP/OSP.htm

手冊和問卷

Caltrans 撰寫介紹性質的手冊，「告訴我們...路向何方？」(Tell us ... Where do we go from here?) 該手冊包括一份郵資已付的折疊問卷，爲系統的使用者提供發表其觀點的機會，並將重要的交通問題設立優先次序。

除英文外，該手冊/問卷還翻譯成西班牙文、中文和越南文，並轉錄爲盲人點字版本以供不同的參與者使用。2001 年夏季中，透過討論會、資料庫郵寄信函、會議、交通運輸設施和報紙投遞，已發出 22,000 餘份。

Caltrans 在地區 5 San Luis Obispo 的職員，與 Amtrak 美國國鐵合作，在 Mid-State Fair 博覽會設立了交通詢問處。在此活動中，員工發出了 500 餘份手冊和問卷。

草案

討論會意見卡

在討論會和會議中，員工分發了已印製回覆地址及已付郵資的意見卡。工作人員鼓勵參與者在活動期間填寫該卡，或是稍後再郵遞寄回，另外也鼓勵他們與朋友和家人共用此意見卡。該意見卡使運輸系統的使用者可以提出其關注的問題及聯絡資訊，以收錄在 CTP 公眾參與者的資料庫內。

迄今為止，我們已收到 1,100 餘份意見卡和問卷，其中表達了交通運輸使用大眾所關切的問題以及對州運輸系統的建議。我們請受訪者指明他們最關注的三個領域。

媒體

Caltrans 準備了新聞稿，通知公眾有關即將召開的 CTP 討論會的資訊，包括日期、時間和地點。這些新聞稿經由報紙廣告、公眾佈告、電臺和電視廣告傳佈。對於 La Voz Latina、Lang Magazine、Hispanic Business Journal、KEST-AM Chinese World Radio、Azteca News 之類的少數民族媒體，也予以告知此項資訊。此外，在區域討論會召開前和進行中，Caltrans 的員工也參與了電臺和報紙的訪問。

CTP 公眾參與資料庫

Caltrans 建立了資料庫，儲存對於 CTP 開發感興趣之顧客與合作夥伴的聯絡資訊。該資料庫可以記錄藉由手冊問卷、意見卡、電子郵件、信件和公眾活動所收到的意見，幫助 Caltrans 釐清其詳細資料，包括「受訪者、受訪項目、受訪時間、受訪地點及受訪方式」。該資料庫包含近 4,000 名聯繫人，在草擬 CTP 公眾審查和意見期間，將繼續擴大。

E. 鄉鎮及周邊的農村區域問題

Caltrans 承諾開發的 CTP 絕對能呈現出加州所有居民的意見，其中也包括那些住在本州農村區域的大眾。對於農村區域公眾參與的高度重視在下列幾項中顯現：

- CTP 外部顧客受訪小組 – 於 Quincy、Eureka、Bakersfield、Marysville、Bishop、Red Bluff、Redding 和 Victorville 召開。
- CTP 外部顧客電話調查 – 在八個電話調查區域中，有四個農村占支配地位。每個區域有 400 份完整的電話調查，各區域向調查結果提供計量輸入時地位均等。
- CTP 區域討論會 – 22 個「CTP 區域討論會」中的 11 個在鄉鎮舉行，使農村居民可以為草擬 CTP 目標、問題、政策和策略提供意見。
- 來自農村區域的 CTP 評論 – 大約有 25% 的意見卡、問卷、信件和電子郵件由居住在村鎮或周邊農村區域的居民提出。

在修訂 CTP「農村問題」(Rural Issues) 一節時，從農村區域公眾參與中收到的意見成為重要的參考資料。

草案

附錄 V

交通稅收和支出

稅收

根據立法分析師辦公處 (Legislative Analyst's Office) 的決定，在 1999-2000 財政年度，加州將從公眾基金中抽出 155 億美元用於交通建設。¹ 此外，私營部門也將花費數十億美元，用於購買和營運在整個運輸網絡運行的車輛，這些資金還將用於建設、營運和維護私人擁有的鐵路、港口和機場。以下為公眾運輸資金來源和分配的概述。

加州運輸建設由州、地方、私人和聯邦的各類基金予以資助。州基金主要部分來自於州政府在汽油和柴油上的消費稅（每加侖 18¢）及卡車載重費。其他的資金來源包括大部分的州柴油營業稅、公債收益、使用者費用和私人稅收 (AB 680)，以及部份「統籌基金」(General Fund) 的稅收。到目前為止，州的汽油營業稅只有一小部分分配給了運輸建設。2000 年，「州長交通阻塞紓解方案」(Governor's Traffic Congestion Relief Program, TCRP) 確定，將本州的汽油營業稅全部用於運輸建設，期效為五年。在「附錄 VI」中將進一步討論 TCRP。

加州於 2002 年 3 月批准了「42 號議案」。此規定收錄到當前與 TCRP 相關法律的「州憲法」議案中，要求從 2003-04 到 2007-08 財政年度，將汽油營業稅收入專用於交通建設。此外，它還要求從 2008-09 年度起，汽油營業稅收入繼續用於州和地方的交通建設。該措施每年將產生約 13 至 15 億美元的資金，其分配方案如下：

- 20% 用於公眾運輸
- 40% 用於由「州交通改進方案」(State Transportation Improvement Program, STIP) 資助的運輸改進方案
- 40% 用於改善本地街道和公路，其中一半分配給城市，一半分配給農村。

根據州對聯邦「公路信託基金」(Highway Trust Fund) 的捐助，透過聯邦運輸燃料稅，將聯邦運輸基金分配給加州。聯邦消費稅為汽油每加侖 18.4¢，柴油每加侖 24.4¢，燃料增量劑每加侖 3.4¢-9.8¢。

州從其汽油和柴油消費稅中抽取約 65% 的稅收，其餘 35% 分給城市和農村，用於當地街道和公路建設。州所分得的份額與卡車載重費一同存入「州公路帳戶」(State Highway Account) 內。

¹ 加州旅行 - 集資交通 (California Travels - Financing Our Transportation)，立法分析師辦公處 (Legislative Analyst's Office)，2000 年 5 月。

草案

根據「加州憲法條款 XIX」之規定，州汽油稅收所得只能用於計劃、建設、維護和營運公眾街道和公路，及計劃、建設和維護大眾運輸軌道與相關固定設施。汽油稅收入不能用於營運或維護大眾運輸系統或購買、維護直接乘載汽車的交通工具（火車、公眾汽車或渡船）。

地方基金約在運輸上的花費約佔全部公眾基金的一半。用於運輸的地方資金有三分之一以上來自當地地對所有營業徵收的選擇性營業稅，將其用於運輸建設，餘額由「地方交通基金」(Local Transportation Fund)、車票、收費、稅收評估額和其他地方基金補足。

支出

近 80% 的州運輸支出用來維護、修整、營運和改善高速公路系統。大眾運輸約占州運輸支出總額的 9%，規劃和管理占 6%，餘額用於設備和「航空計劃」。

將近一半的高速公路支出用於基建投資專案，另外 15% 用於專案設計、工程及環境審查。高速公路支出的 17% 用於取得「當地協助」，而 12% 的支出則用於維護。

為期四年的「州高速公路營運和保護計劃」(State Highway Operation and Protection Program, SHOPP) 及十年「計劃」籌集資金成為基建投資最為重要的內容。SHOPP 專案受限於與不為系統增加新車道的州高速公路和橋梁相關的維護、安全及整修資金狀況的改觀。2000 年 5 月被 CTC 採納的最新 SHOPP，確定在未來十年內投資 110 億美元進行整修和營運專案。

基建投資類的餘額為 STIP 提供基金。STIP 基金組織將 25% 的資金撥給 Caltrans 用於區域內的公路系統和城市間的鐵路系統，75% 則撥給地區性的交通計劃機構。

當地街道和公路費用約有一半花費在街道整修、建設和照明等專案。維護約占年開支的三分之一，工程和管理費用約占 11%，暴雨下水道修復、人行道及自行車道設施為其餘的 9%。

強制執行

除燃料稅外，加州人還需支付車輛牌照費和駕照費用才得駕駛車輛。從這些費用所得的收入只可用於州事務管理及交通和車輛法規的強制實施。2000-01 預算將 12 億美元用於交通強制實施，其中 70% 用來資助 California Highway Patrol（加州高速公路巡查）。

草案

附錄 VI

已規劃的專案

20 年交通計劃

「加州交通投資系統」(California Transportation Investment System) 資料庫(本「附錄」中所述)包括自 2000 年 1 月起批准的「地區交通計劃」(Regional Transportation Plans)中已規劃的專案,及「各區域間交通策略計劃」(Interregional Transportation Strategic Plan)和「加州航空系統計劃」(California Aviation System Plan)的州層級系統計劃的專案。將「2000 年州交通投資計劃」與「州高速公路營運和保護計劃」的專案資料進行綜合考慮時,在未來 20 年中只有不到 700 億美元的投資計劃會投入運輸系統。

投資的 57% 計劃用於州高速公路系統,如果與當地街道和公路專案合併考量時,總計 72% 的投資預計用於加州的道路建設。其他數額的 11% 預計用於鐵路、8% 用於運輸、8% 用於機場、1% 用於自行車道和人行道設施。

州長交通阻塞紓解方案

2000 年 7 月,州長 Gray Davis 簽署了「議會法案 2928」(2000 法規第 91 章),實施 TCRP。該計劃的目的是紓緩交通擁塞的狀況,改善貨物運輸流通,並提供聯合運輸的連通性。法案頒佈後,該計劃將在七個財政年度中對具有較高優先權的 141 個專案提供 50 億美元作為新基金,另外提供 14 億美元用於當地街道和公路保養、運輸營運及 STIP 專案。141 個專案的重點是集中在是州內最擁塞的通道,包括高速公路、運輸和鐵路專案。

「交通阻塞紓解方案」的資金來自通常劃歸為「統籌基金」款項的州汽油營業稅。如「附錄 IV」中所述,這些資金不受「州法律條款 XIX」的制約。

該「州長交通阻塞紓解方案」將為以下專案提供資金:

1. 目前資金短缺「需要協助才能展開的」專案。提供的資金使得調查研究得以著手進行,並可保證專案受到多數人的贊同。完成調查研究、更明確地範圍界定以及得到多數人的認可,將有助於確保每個專案能夠持續獲得實施所需的資金。
2. 全額補助的專案,以便可以加以實施或開始進行建設。由於全額補助資金可以及早提供,因此能夠加速專案的實施和建設。這包括在設計階段即提供資金,讓設計順利完成,或者是提供資金以保證專案所需的一切。
3. 為按照「條款 XIX」規定而受到約束或較難進行的專案提供資金。因為汽油的營業稅不受「條款 XIX」約束,而使得「交通阻塞紓解方案」基金的運用更有彈性,因此可用於採購公眾汽車和運輸工具。

草案

附錄 VII

正在進行的工作

A. 加州交通投資系統 地理資訊系統工具

背景資訊

1998 年 12 月，作為開始進行 CTP 2025 更新的第一個步驟，由 Caltrans 人員和地區合作夥伴組成的小組確定需要將現有 Caltrans 和區域交通計劃機構的長期計劃加以整合，其方法是為目前和已計劃運輸系統建立「地理資訊系統」(Geographic Information System, GIS) 工具。所形成的產品是一個定做的 ESRI ArcView 專案，由 Caltrans 的 Office of State Planning (OSP) 和 GIS Services Branch of the Division of Transportation System Information 共同開發，偕同內部和外部合作夥伴組成之政策與技術諮詢委員會的參與。2001 年 1 月，「加州交通投資系統」(CTIS) GIS 工具的第一個正式版本 (v1.1) 發佈，連同提供了包括用戶指南、資料字典和中繼資料在內的輔助文件。該工具於 5 月被張貼到 Caltrans 的網站上，提供外部機構進行下載。

目的

CTIS 工具的目的是呈現有關運輸專案的完整規劃圖，說明州政府與本州區域交通計劃合作夥伴在未來 20 年或更長的時間中，針對加州運輸系統的正在進行與已計劃的專案。該工具將繪製高速公路、當地公路、鐵路和機場專案的詳細規劃圖。自行車道、人行道和規劃的專案也包含在該工具內，但不繪製其詳細規劃圖。

CTIS 工具可用於查看空間資料和執行運輸專案的基本分析，如按專案目的分析在高速公路設施方面的投資總金額。該草繪工具還可作為通訊工具，幫助各機構間對於特定地理區域內所做計劃開始進行意見交換。CTIS 旨在為 Caltrans 和地區合作夥伴提供協助來改進決策方法，協助他們確定和評估計劃的運輸專案中存在的差距、重複性和矛盾性等問題，以及改進專案的適時性和協調性的機會，另外也提供現有系統計劃的綜合表述，作為 CTP 2025 與後續計劃更新的參考。

專案狀況

2001 年 1 月發佈該工具後，在全州範圍內便開始了行銷活動，藉此將該工具介紹給內部員工和合作機構中的員工。這些介紹活動的最終結果是形成了一個工作組，該工作組由地區交通計劃機構的代表及 Caltrans 相關分處的員工組成，致力於開發該工具資料的更新過程和周期，並提出建議整合更多種的專案相關資料庫，以及提高 GIS 資料與工具的相容性。

在設計長期更新過程的同時，員工們開發出相關聯資料庫，利用 2000 STIP 專案來更新工具中程式設定的專案資料。此次更新已近完成階段，將為成為該工具的 1.3 版。

草案

近期計劃和最終願景

發佈 1.3 版後，將開始更新規劃的專案資料。目前，地區交通計劃 (RTPs) (多數規劃的專案的基本) 正在進行更新，以反映出去年發佈的「RTP 指導」中包含的新要求。來自這些新 RTPs 的專案資料將在發佈時被輸入到 CTIS 資料庫中。另外也將加入來自州級系統計劃的專案資料，包括航空、地區間以及客運和貨運專案。

該工具的最終願景是放在網路上，讓用戶無需安裝 GIS 軟體便可使用。專案資料的擁有者僅需在規劃圖上「指一下和按一下」，便可更新該工具的屬性（或者描述性）資料、空間（位置）資料，甚至還可以更新專案位置。該工具將可以動態地連結到其他 Caltrans 資料庫，如程式設定專案的「加州交通狀況改進計劃系統」(California Transportation Improvement Program System, CTIPS) 資料庫，讓使用者可以取得最新資訊。該工具將顯示所有形式專案的位置，包括自行車道、人行道和運輸專案，這些專案目前只提供表格格式的查閱方式。而且，當地的公路和鐵路專案將以直線線條表示（有起迄位置），而不是一個點（主要設施和道路交叉處）。

B. 加州交通計劃趨勢和人口統計研究

「加州交通計劃趨勢和人口統計研究」(California Transportation Plan Trends and Demographic Study) 的目的是為了確定將對加州的交通系統、旅行方式及政策和策略的發展產生影響的各種趨勢和人口變化因素。調查的結論是根據新興的社會、經濟和商業趨勢，以及 2000 年全國人口普查所反映出來的人口組成與分佈狀況。分析結果將有助於交通計劃人員和提供服務的公司制定出適合的對策，以解決加州未來十年乃至二十年（2015 到 2025）的運輸需求。該專案包括發行論述、最終報告和「地理資訊系統」工具，從地理上顯示預計的人口變化。此項分析於 2002 年秋季結束。

加州大學柏克萊分校的教授 Elizabeth Deakin 為此項研究的第一階段準備了書面的背景資料。從這些書面資料分析得出的趨勢包括：增加汽車的使用量和擁有車的人數、人口增長及加州年輕人和老年人比例的增加。這些書面資料中討論的其他問題還有居住地點、工作模式、技術進步、貨物運輸及環境等方面。該議題的書面資料張貼在 University of California Transportation Center 的網站上，網址為：www.uctc.net/trends/。

進行其餘事項研究的調研小組由加州大學洛杉磯分校的教授 Randall Crane 和 Abel Valenzuela、Solimar Research Group 的 Christopher Williamson 及南加州大學的教授 Dowell Myers 主導。研究的該階段涉及對在未來 20 年中將對加州產生影響的人口變化問題展開調查，及對運輸趨勢和問題進行分析。

在該階段的第一個時期，已針對 2015 到 2025 年大塊區域的人口預測進行籌劃。這些預測是採用現有的人口統計資料和 2000 年的人口普查資訊，連同財政部和都會規劃組織對人口統計的預估，然後使用「地理資訊系統」程式繪製人口預測結果。

草案

另外，調研小組還對補充資料進行了研究，以增強對種族、種族劃分、運輸選擇及移民狀況間關係的瞭解。這包括對勞動力市場中特定部分的仔細考察，如家庭工、做散工的人及季節性的農場工人。

將資料彙集在一起後，調研小組歸納並確定全州範圍旅行的理想模式。該模式將人口變化、旅行方式及土地利用模式考慮在內，以闡明 2025 年時加州運輸系統可能的需求層次。

2000 年的人口普查及其它資源的資訊可供使用時，Caltrans 將繼續更新和增強資料。

C. 2000 -2001 年全州旅行調查

Caltrans 維護一個全州範圍的旅行資料庫，用於評估、模式化及預測州範圍旅行。該資料庫會定期將從全州範圍家庭調查收集的資訊，連同全國人口普查資訊進行更新。與 NuStats 顧問公司共同合作的 Caltrans，最近完成了一項內容廣泛的 2001 年全州旅行調查，該項調查透過電話探查，隨機選取 17,000 個加州家庭，取得其旅行與社會經濟學資料。這種起迄點研究分析為交通計劃人員、分析者及工程人員提供了有關旅程起迄點的全面觀點。此份研究可與在 1991 年的「旅行調查」中收集的資料進行比較，以查明地區和全州範圍每個家庭和每輛車出遊率的變化、旅行方式、旅程長度資訊及車輛佔用率。

D. 往返通勤研究

一項名為「加州往返通勤：市場、需求和政策調查」的研究正在進行，目的在於確定分散工作對城市居民的影響。該項研究由加州大學柏克萊分校的運輸研究所進行，它將評估返程通勤運輸服務的需求、行旅的空間模式、返程通勤者的社會人口統計細目分類、通勤者選擇模式以及大小都會區與農村中的習慣因素等。

草案

附錄 VIII

21 世紀加州建築委員會

投資加州 未來繁榮與生活品質的政策規劃

1999 年，州長 Gray Davis 通過行政命令，建立了一個由 48 名成員組成的「21 世紀建築委員會」(Commission on Building for the 21st Century)。該委員會由 BT&H 秘書長 Maria Contreras-Sweet 和副州長 Cruz M. Bustamante 共同擔任主席，委員會負責探究每天都與加州數千萬民眾休戚相關的基礎建設事宜。

委員會評估加州基礎建設的八個建設領域：

- ❖ 教育設施
- ❖ 能源
- ❖ 住房
- ❖ 土地利用
- ❖ 公眾設施
- ❖ 科技
- ❖ 運輸
- ❖ 水

它還明確指出基礎建設資金所面臨的挑戰，並提供新的選擇。委員會的報告可從以下地址取得：<http://www.bth.ca.gov/invest4ca/>

CTP 草案與委員會對運輸的調查和建議一致。此外，該委員會下屬的運輸委員會還發展出以下一套標準與成果檢驗方法，用於評估運輸提議，從而改善專案的交付，並使投資的結果達到最大效益。標準按字母順序列出如下。

阻塞的紓解：專案可降低通勤次數與尖峰時間城市地區延誤成本的程度。

連接性：設施與其他運輸設施、各種運輸方式、用戶需求（如上車和下車地點）、非運輸設施、加州的其他地區、國際和國內貿易路線相互連接並協同合作的程度。

便利性/舒適性：因素包括旅行者在行程開始時到達交通設施以及在離開搭乘設施後繼續前進（如有必要）的能力；行程的樂趣；設施的舒適性；私密性；噪音；氣味；免受酷熱、嚴寒和雨淋等；以及行程期間除駕駛汽車外還能進行其他工作的能力（如閱讀、使用電腦、交談、聽音樂、看電視、使用電話等）。

成本：計劃、設計、建設、維護、營運和使用設施的公眾內外成本。任何未來成本的當前價值，以及是否能從其他管道募集和利用資金以增加總投資。

效率：設施的效率依其使用情況來衡量，如每次行程的成本、每次行程的時間或速度、每人或每人每英里的成本、貨物運輸成本/速度、對其他設施的依賴性等。

技術發展：預期的新技術發展後能在將來增強和改善設施的程度；此技術發展的可能性和可行性；開發和應用此技術的成本；以及此技術能改善和提高設施利益的程度。

草案

靈活性：設施的持續使用能力，包括能否根據未來運輸需求、目的地、方式和設施的改變而進行調整的能力；是否考慮環境因素，以及運輸一個或許多人員和貨物的能力。

單獨行動性：設施單獨或與其他設施的連接，無論其有無行李或設備，都可讓單獨旅行者在希望時間到達所需地點的能力，包括能夠在旅行途中再行規劃其他路線或停留多個目的地，而拉長或縮短旅行時間。

持久性：追加資本、營運或維護投資可延長設施有效服務壽命的程度；減少設施替換的必要，從而降低未來基建投資成本和系統老化的程度。

潛在的未來破壞性：設施受到罷工、蓄意破壞、地震以及其他自然災害、未來燃料或物資短缺、損耗、維護問題以及成本與耐久性之影響的程度。

專案交付：通過建設後的營運來按計劃執行專案所需的步驟，最終執行的可行性或可能性，以及直到設施可用為止所花費的時間。

公眾接納性：公眾支持、接受、關心或反對運輸形式、成本、集資管道或其他要素的程度。

生活品質的影響程度：設施增加或降低空氣和其他污染的程度、設施的外觀、設施對改善或降低生活品質的貢獻、設施對經濟成長的貢獻以及其他方面。

安全性：行程開始或結束時人員和車輛進出設施的安全性；車輛/設施免受意外事故和其他危險的安全性；以及單獨旅行者使用設施時的安全性。

速度/行程時間：個人開始和結束行程所需的總時間，包括為使用設施而等待和行進的時間。它應與設施尚未建設和/或使用另一替代設施時的總行程時間加以區分。應評估總行程時間，而非僅僅提及設施上所花費的時間。

現有容量的使用性：設施增加或改善現有設施，並提高未充分利用的設施使用效率的程度。

草案

附錄 IX

全球通路發展計劃摘要

「全球通路發展計劃」(Global Gateways Development Program) 反映了資金管理人對促進加州貨物運輸的緊迫性和選擇的看法。報告建議貨物運輸應在經濟和運輸方面具有優先權，呼籲採取措施提高加州全球貨物運輸系統的容量，並改善其營運效率。

該計劃的重點在於處理最大貨運量和運輸挑戰的設施，包括：國際機場、港口、貿易通道、邊境口岸、主要聯運設施以及貨物運輸集散中心。該計劃的主要目的是找到能使運輸、經濟、社會和環境利益達到最大的貨物運輸專案，而這正是州、聯邦、地區、當地以及私人資金的目的所在。

該計劃主要是促使政策制定者、運輸企業和公眾進行討論，以解決本州最緊迫的交通和社區居住環境問題。

利益

該計劃存在的潛在利益顯而易見。在加州，每 7 個工作中就有 1 個以上是與國內和國際貿易相關。該計劃可減少交通阻塞和延誤，從而為加州的商業、運輸業和出貨公司改善並提供更加可靠的通向國際和國內市場的途徑。最基本的利益在於可降低運輸和庫存成本，提高企業的生產力和利潤，促進企業的成長和加強競爭力。消費者也能因此享受到為降低的產品成本、不擁塞的交通、更大的安全性以及更良好的社區居住環境。

該計劃不僅可使加州人從中受益，它還將影響到整個美國。加州的全球通路，如洛杉磯、長堤和奧克蘭的港口、洛杉磯、舊金山和奧克蘭的國際機場以及貿易通道高速公路、鐵路線和邊境口岸，代表著美國最複雜的貿易運輸。美國主要仰賴這個系統，特別是進出太平洋周邊地區。全國成百上千萬個工作與加州的交通系統休戚相關。

挑戰

貨物運輸所面臨的挑戰是真實而即時的。交通阻塞和延誤是客觀存在的事實。加州通路設施和貨物運輸基礎建設的發展無法跟上經濟和貿易成長的腳步。結果是，交通阻塞、延誤、事故以及貨物運輸成本與日俱增。到 2020 年，港口的裝箱吞吐量和空運貨物量有望增加到 3 倍，而 2016 年的全部貨物運送量預計只能比 1996 年高出 56%。如果成長的需求不能得到滿足，它將大大地影響到加州繼續保持經濟競爭力的能力，並使加州失去創造新工作機會和保留現有商業的能力。「全球通路發展計劃」以一種反映目標和資訊共用理念的合作方式將公家和私營部門聯合在一起，成為全州範圍內聯合建設的焦點。

草案

通路改善需求

在全球通路問題中，加州最優先考慮的是六個港口（長堤、洛杉磯、奧克蘭、Hueneme、沙加緬度和 Stockton）、五個國際機場（洛杉磯、舊金山、奧克蘭、安大略和聖地牙哥）和兩個邊境口岸（Otay Mesa 和 Calexico）。已確定的主要國際貿易通道包括八條州際公司以及七條其他通道的實際部分。另外已經確定的還有四條美國/州通道和十一條其他通道的一部分，以及 Burlington 北部聖達菲鐵路和聯合太平洋鐵路的主要線路。它們支撐起了國際貿易進出口地區的關鍵通路，包括洛杉磯、舊金山、中央谷地以及加州/墨西哥國際邊境地區。

對於國際機場，卡車的進出也是一個關鍵性問題。都市化、土地使用的限制、空氣品質的規定以及當地居民的反對，都阻礙著加州最大機場的擴張。兩條主要的鐵路也面臨著容量、環境以及社區等相關問題。在加州的高速公路上，交通阻塞正成為通勤者和卡車司機共同煩惱的主要問題。要紓解這些交通阻塞問題，必須對系統進行維護和擴展，並提高它的營運效率。

資金

大多數資金管理人認為，改善加州通路和貨物運輸系統所需的資金，必須通過創新的公私合營企業以及現有州和聯邦計劃的改革而獲得。加州正通過「加州運輸改善計劃」、「加州高速公路營運及保護計劃」以及「加州機場輔助計劃」來提供所需資金。現有創新的資金募集計劃，如「交通阻塞紓解方案」、「加州高速公路帳戶」、「允許預期利潤車輛」、「交通財政銀行」以及「加州基礎建設和經濟發展銀行」，必須經過改組後才能擴展資金募集的管道。必須進一步加大主要貨物運輸專案資金中地方投入的程度。

聯邦政府按照「21 世紀交通公平法案」(Transportation Equity Act for the 21st Century) (TEA-21) 提供可用於貨物運輸的資金。但實際上，這些資金中只有有限的部分被專門用於貨物運輸專案。聯邦計劃通常要求滿足嚴格的資格要求、規則以及其他限制。

資金管理人對改善貨物運輸提出的選擇：

資金管理人為政策制定者提供以下要考慮的幾個方面，以改善通過加州通路的貨物運輸流：

- 州、地區交通計劃部門以及其他地方部門應在計劃、資金、開發、營運和維護貨物運輸交通系統的關鍵公眾部分中主動積極的參與。
- 州政府還應該帶頭保障聯邦支援以滿足加州貨物運輸需要。在 2003 年 TEA-21 重新授權過程期間，加州應在傳統的聯邦運輸資金計劃的使用中，尋求一個更加有力的貨物運輸重點和資金的更大靈活性。
- 加州應繼續積極提高州內主要通路的營運效率。加州應繼續積極貫徹「智慧運輸系統」的應用，並以領導者、協商者、經紀人和合作夥伴的身份促進其他方面效率的提高。
- 加州應提供使用州資金時更大的靈活性。

草案

附錄 IX

區域交通計劃

「區域交通計劃機構」(Regional Transportation Planning Agencies, RTPA) 負責在城市地區每三年，在非城市地區每四年發展及採用一項 20 年的區域交通計劃。加州共指定了 43 個 RTPA。它們中的 16 個城市人口超過 5 萬人，是「大都會運輸委員會」(Metropolitan Transportation Organizations, MPO) 成員，為聯邦政府承認，並得到聯邦財政支援，而 29 個非城市區的 RTPA 則主要由州財政支援。

由「加州政府法典條款 65080」(California Government Code Section 65080) 及以下部分，United States Code, Title 23, Sections 134 和 135 及以下部分要求區域交通計劃 (RTP)。按照每條州法律，每個 RTPA 機構應準備並採納一個用以達到合作的、平衡的區域運輸系統的 RTP 規劃，它包括但不限於：大規模的運輸、公路、鐵路、海運、自行車、人行道、貨物運輸及航空設施和服務。此外，RTP 應是行動導向並注重實效的，它應同時考慮短期及長期的時間周期。

RTP 指導方針為 CTC 州採納，CTP、RTP、及其他由城市、農村、區域、私人組織、部落政府和州及聯邦政府部門發展的運輸規劃應該具有一致性。

與 CTP 不同，RTP 能確定專案。CTC 不能編制與已被採納的區域交通計劃不一致的專案。

在 RTP 的制定中空氣品質是一個主要的考慮因素。聯邦立法要求 RTP 符合「州實施計劃」(State Implementation Plan)。透過衡量其應用處所的排放等級、在應用過程中用其他排放測試和「州實施計劃」(State Implementation Plan) 中要求的運輸控制檢測方法來論證一致性。

此外，MPO 應提供分析並考慮到其可能帶給住宅、就業、社區發展、土地利用和中心城市開發目標等的影響。

草案

附錄 XI

所選縮寫詞術語及列表

術語

先進的運輸系統 – 使用高科技來管理和操作運輸系統、為旅行者提供資訊、提高交通工具和系統的安全，以及改善建設及維護。在公共交通、貨物運輸以及私人擁有的交通工具上，應用基於交通工具和基於基礎設施的先進運輸系統。

支付得起的住宅 – 不超過一個地方居民調整後月收入的 30% 的住宅費用。隨著 **National Affordable Housing Act (NAHA)** 的制定，州及地方政府官員面臨著挑戰，他們需要制定計劃，以求發展和恢復臨近區域住宅來符合以上定義。

全國鐵路客運公司加州客運鐵路系統 20 年改善計劃 – 這項於 2001 年 3 月發佈的規劃要求為本州所有主要人口中心提供更快速、更頻繁及更方便的客運鐵路服務。它為本州現有的和正在形成的鐵路走廊制定了目標，並且計劃了能夠使乘客在未來二十年中增長 300% 的遠景。

商業、交通及住宅署 (BT&H) – BT&H 是加州政府的執行分支機構，其負責人是州內閣成員之一。BT&H 檢查 14 個部門的工作，包括 **Caltrans**、加州公路巡邏隊 (**California Highway Patrol**) 和交通安全辦公室 (**Office of Traffic Safety**)，它的總預算為 124 億美元並擁有超過 47,000 名雇員。

加州航空系統規劃 (CASP) – **Caltrans** 負責在與交通計劃部門磋商下，準備這項規劃。該規劃提供了一個框架，用以指導未來發展和保護全州的機場及航空設施系統的持續系統規劃。

加州基礎建設和經濟發展銀行 (CIEDB) – 創立於 1994 年，其宗旨是促進經濟復興、支援未來開發，以及在加州營造一個健康的工作氣候，CIEDB 的運行依照「加州政府法典條款 63000」 (**Government Code Sections 63000**) 及以下部分中的 **Bergeson-Peace Infrastructure and Economic Development Bank Act**。CIEDB 位於「加州技術商貿機構」 (**California Technology, Trade and Commerce Agency**) 之內，並由一個三成員的董事會管理。

加州交通委員會 (CTC) – 由 **Assembly Bill 402** 在 1978 年建立，由 9 個州長任命的成員組成，成員任期為四年，其中包括兩個不投票的前公務成員，他們分別來自州參眾兩院。該委員會負責為全州的資本專案規劃和分配資金。該委員會還負責在敘述和評估州政府針對加州運輸計劃的政策和規劃時，協助「商業、運輸和住宅機構」 (**Business, Transportation and Housing Agency**) 及立法機構的秘書長，並提供建議。

加州交通投資系統 (CTIS) – 由 **Office of State Planning (OSP)** 職員設計的一種空間資料瀏覽器和基本查詢工具。這種草繪的工具用來在地圖上顯示：運輸投資在何處正在起步（計劃中）及其在未來 20 年的規劃區域。此工具試圖顯示所有種類的交通專案，包括公路、地方、鐵路、航空、公交、自行車和人行道專案。

草案

加州交通計劃 (CTP) – 聯邦及州的規章要求每個州均需制定一個最少 20 年的規劃。該規劃被要求做到多型態及全面，且其發展需與「都會規劃組織」(Metropolitan Planning Organizations)、地方選舉的官員和印第安部落政府相調和。

資本費用專案 (Capital Outlay Projects) – 替換、改善及建設新設施的專案。不包括營運及維護成本。

乾淨燃料汽車 – 使用被鑒定符合聯邦乾淨燃料汽車排放標準的燃料的汽車。乾淨燃料包括替代燃料、氧化燃料、再形成汽油、混合燃料和低排放的傳統汽油。

社區價值 – 它是一種共同的信念，由家庭、社會機構、宗教團體和教育系統之間層層關係所產生的社區一同分享，更上一層則是由生活中更廣泛社區的普遍瞭解。對於運輸方面，目前正將這些信念經由社區納入到運輸設施的設計和建設中去。

發射狀通勤範圍 – 從人們因工作原因而通勤的某點為中心，然後以半徑來測量的距離。

阻塞 – FHWA 關於阻塞的定義是：一條州際公路上每天每英里的流量超過 13,000 輛汽車，或一條交通要道上每天每英里的流量超過 5,000 輛汽車。

狀況敏感解決方案 (Context Sensitive Solutions) – 「狀況敏感解決方案」用創新的和包含的辦法將社區、美學、歷史及環境的價值與運輸的安全、維護和表現目標加以結合和均衡。透過合作的、涉及到所有資金管理人的多學科的方法來達到解決方案。

人口統計學 – 一門關心人類人口研究、範圍較廣的社會科學學科。人口統計學從事搜集、介紹和分析與人們的基本生命週期事件和經歷相關的資料，包括：出生、婚姻、離婚、家庭和結構、工作、衰老、遷徙和死亡。人口統計學的研究包括人類狀態的變化，如健康和生病、家庭系統和家庭結構、婦女的角色、兒童的價值與社會、文化及制度。

經濟繁榮 – 持續和繁榮經濟的能力建立在以下幾個方面上，包括人口統計學、勞動力、收入、通貨膨脹、不動產市場、州及國家的生產總額、工業、出口、進口和經濟全局。

職業中心 – 集中提供工作機會的地方。

環境品質 – 指影響到我們的空氣、水和土地的因素，以及這些因素對我們居住在潔淨健康的環境中的能力的衝擊程度。

Farebox Return – 指透過營運大眾運輸所獲得的車票銷售收入與提供服務的成本的比較。

聯邦公路管理局 (FHWA) – U.S. DOT 的一個機構，它直接管理許多公路運輸活動，包括標準的制定、研究和技術、培訓、技術援助、對聯邦擁有土地和印第安人擁有土地的公路開設和商用交通工具安全的強制措施。FHWA 還與州及地方機構合作，以促進國家多型態運輸系統中，州及地方運輸系統的發展與維護。

土地利用財政化 – 一種政策環境，使土地利用決策中的政策大部分或全部都是基於財政收入的考慮，而不是從健康、生活品質以及社區平衡的角度考慮。在加州，地方政府收入的主要來源是影響零售業發展的土地利用營業稅。

草案

通路 – 指加州的主要貨物通路，包括機場、港口、國際進出口、主要的聯合運輸設施、物流中心 and 貿易通道。

地理資訊系統 (GIS) – 有系統的集結電腦硬體、軟體、地理資料及人員，用來有效地記錄、保存、更新、操作、分析及顯示所有類型的地理參考資訊。GIS 能幫助回答問題、處理難題或顯示與位置、距離、條件、趨勢和方法有關的資訊。

貨物運輸 – 與商品流動、模式貨物運輸系統和貨物運輸機構相關的一般性術語。

州長規劃研究辦公室 (OPR) – 「州長規劃研究辦公室」(OPR) 是「州長辦公室」(Governor's Office) 的一個分處。它在以下方面協助州長及管理部門，包括土地規劃、研究以及與地方政府、小商業擁護者、農村政策、環境公正及不同機構間執行部門的聯繫。OPR 被其他州機構看作是數個環境和州規劃專案之間的協調人。

預期收入車輛補助 (GARVEE) – 一種債務資助手段，允許發行人抵押將來的聯邦公路基金來償還投資人。

溫室氣體效應 – 據預測地球的氣候將發生改變，這是因為人類的活動正由於溫室氣體（主要是二氧化碳、甲烷和一氧化二氮）的累積而逐漸改變大氣層的化學成份。雖然，還不能確定這些氣體對地球氣候到底產生多大影響，但根據聯合國環境計劃 (U.N Environmental Programme) 和世界氣象組織 (World Meteorological Organization) 的「各國政府的氣候變化研究小組」(Inter-governmental Panel on Climate Change) 的資料，地球的氣溫正在上升。處於上升中的全球氣溫，預計會導致海平面上升並改變降雨量和其他地方的氣候條件。在美國，二氧化碳排放的 98%、甲烷排放的 24% 以及一氧化二氮排放的 18%，是由小轎車和卡車、為商業和家庭取暖以及為工廠提供能量時燃燒石油造成的。根據 California Energy Commission's Greenhouse Gas Inventory Update, 2001，在加州，燃燒石油排放的二氧化碳中的 58% 在某種程度上與運輸有關。

高密度發展 – 根據現有社區的密度特徵，「高密度」的定義會隨之改變，且其還應包括多家庭共住和單一家庭的居住結構。目標是增加能建立在任何特定場所和土地數量基礎上的住宅數量。

高速鐵路規劃 – 州立法機構設立了加州高速鐵路局 (California High Speed Rail Authority)，來發展全州範圍內各城市間高速乘載鐵路系統的建設、營運和資金籌集等計劃。該計劃規劃了一條 700 英哩長、時速超過 200 英哩的高速火車線，能夠在專用、完全的鐵軌上行駛，迄 2020 年為止將可服務加州各大主要都會中心。

防水路面 – 不讓暴風雨量穿透的表面，可經由暴雨排水系統使雨水匯集並流走。這些排水中可能帶著水中積累的污染物一起流向當地的溪流或江河。

智慧運輸系統 (ITS) – 應用先進的感測器、電腦、電子儀器、通信技術以及管理策略將提高地面運輸系統的安全和效率。ITS 系統可以是以交通工具和交通設施為基礎的，並可以應用在私人交通工具、公共交通和貨物運輸上。

草案

城市間鐵路 – 使用「鐵路模式」(Railroad Mode)，主要運行於州內的幾個區域。Amtrak 對基本系統火車提供資金。州和 Amtrak 都投資於州立列車。

城市間運輸 – 兩個不同城市、城鎮之間，或是不臨近也不在同一或相鄰的都市化區域內的居民定居群聚之間的所有交通模式。

1991 年聯合運輸陸地運輸效率法案 (ISTEA) – 美國國會的立法首創，用來改變交通計劃的資金結構。ISTEA 授權提高公路及交通的資金層級，並加強區域及都會規劃委員會在資金決策中的角色。Act 還要求全面的區域及全州長期運輸規劃，及提高對公眾參與和運輸選擇的重視程度。

聯合運輸系統 – 在運輸中應用系統方法，在此系統中通過使用兩種或更多種最有效方法，並依靠運輸選擇之的連通性，將人員或貨物以連續有效的方式從起點輸送到目的地。

國際移民 – 來自不同國家、有意在加州定居的流入人口。

區域間道路系統 – 一系列城區外的州屬區域間公路線道，提供通向、經由及連接州經濟中心、主要休閒區域、和城市及農村地區的道路。

區域間運輸 – 旅行到及途經州和「區域」定義下的區域（相鄰或不相鄰）間旅行。

跨地區運輸改進計劃 (ITIP) – 資助全州範圍內的基建改善，包括主要在都市化區域外的擴大容量專案。由 Caltrans 提出的專案經由 CTC 提交以列入「州交通改善計劃」(State Transportation Improvement Program) 中去。ITIP 是為期四年的專案，佔用了 STIP 資金的 25%。

跨地區運輸戰略計劃 (ITSP) – 為實施「區域間改善計劃」(Interregional Improvement Program) ITSP 確定了六個關鍵目標、策略和行動，將重點放在改善和投資兩方面。本文件還指出了加州區域間道路系統和城市間鐵路的發展，並詳細說明了超出 1998 State Transportation Improvement Program 所述範圍的策略。

適於居住的社區 – 特別包括：混合的土地利用；緊湊的發展；靈活的住宅選擇；適於人行道的鄰近環境；住所意識；對開放空間和農田的保護；現有社區的恢復和再開發，以及對交通的多種選擇。

地方政府委員會 (LGC) – 一個非營利的、非黨派的會員組織，由當選的官員、城市及郡區職員和其他感興趣的個人組成。LGC 的成員承諾制定對具有州及國家意義的問題和執行地方的解決辦法。作為 League of California Cities 和 California State Association of Counties 的補充，LGC 提供平等的網路機會、為城市和農村的官員提供介面，以及提供具有實踐性的政策意見以解決嚴重的環境及社會問題。

低密度開發 – 「低密度」的定義可根據現有的社區密度特點而不同，但其通常也包括建有獨享式住宅和缺少緊密住宅的場所或土地。

大城市計劃編制組織 (MPO) – 由聯邦立法機構創立的規劃組織，其建立了一個進行合作決策的論壇。每個 MPO 代表一個人口超過 50,000 人的都市化區域。

草案

都會交通計劃 (MTP) – 每三年更新一次的 20 年規劃。它擁有政策、財政和行動三部份，並且它是地方和區域規劃努力的結果。由城市、農村及機構提出的專案，若要獲得聯邦或州的財政支援，必須符合 MTP 的行動部份。

紓解緩和 – 避免、減少、糾正或賠償所造成的衝擊或影響。

多元化土地利用 – 開發高密度多用途的土地，適用於住宅、商業和工作。

多型態交通系統 – 在一個系統中使用多種形態的模式，提供多項交通方式。

全國貨運合作 – 運輸專業人士的聯合，致力於探討貨運問題。成員來自各種大城市計劃編制組織 (MPOs)、地方私營部門工商業人士、州政府運輸官員和來自 U.S. DOT 的聯邦政府代表。公共部門的官員和行業人士既考慮：(1) 首先需要聯邦和州政府提出的計劃和援助專案，用於增強貨運行業在未來十年及更長時期的生產力和機動性；又探討 (2) 增加公共和私營部門合作努力的方法，改善聯合貨物運輸的工作成績和效率。

空地 – 閒置的土地，用於保留、娛樂或公共利益等目的。可分類如下：農業用地、沼澤地、風景區、水源地、河邊空地、野生動植物棲息地、牧場、森林和林地、公園、海濱空地、城市內空地或所有其他具有特殊地理或美景觀賞特質的土地。

城市中的輔助客運系統 – 為特殊人群提供直接到府或路邊接送的運輸服務計劃,包括老年人、殘疾人或沒有私家車的未成年人以及無法使用公共運輸滿足其需要的人。

公共交通 – 為公眾提供的交通服務，有固定的時間表，一次運送多人以平衡支出，通常但不專門提供固定路線或有固定發車站或終點站的路線。路線和時間表可透過合作安排的方式確定。其子系統包括為一般大眾提供的公共交通服務和輔助客運服務。

定性指標 – 測量方法，為說明某種已有的條件或已經達到或尚未達到的結果提供證據。指標能夠使決策者評估進程，是否達成預定的結果、成果、目標和目的。

地區交通 – 在特定區域內的交通，可能是單個縣郡或多個縣郡。

地區交通改進計劃 (RTIP) – 由區域交通計劃編制機構（大城市計劃編制組織和區域交通計劃編制機構）向 CTC 提交的「提議運輸工程列表」，申請州資金。RTIP 以四年為一個規劃周期，CTC 每兩年對其更新一次。

區域交通計劃 (RTP) – 由州政府管理的文件，每三年由所有城市的區域交通計劃編制機構進行編列，每四年由非城市的地方交通計劃編制機構進行編輯。RTP 記述未來 20 年內影響所有運輸模式的現有的和預計的運輸需要、條件和資金需求。

區域交通計劃編制機構 (RTPA) – 州政府指定的機構（多個縣的或縣級機構），負責區域交通計劃編制，符合州計劃編制管理要求。RTPAs 可能是地方運輸委員會、政府諮詢委員會、大城市計劃編制組織或法定產生的機構。

農村地區 – FHWA 現在使用的農村/城市的定義是：在指定邊界內居民少於 50,000 的地區即視為農村。(Section 101, Title 23 of U.S.C.)

草案

智慧卡 – 大約信用卡大小的塑膠卡片，內植微晶片，可輸入資料，用於打電話、電子現金支付和其他用途，可定期更新繼續使用。在交通部門，智慧卡用於支付交通費、通行費和停車費。

智慧型成長 – 此術語在不同地理區域有不同的定義。可能通常定義努力在無計劃、雜亂、已成長和根本沒有成長的任何事情取得均衡。可是，智慧型成長應該在地方的和地區的的層級上明確定義，以適應各地區獨特的經濟、政治、社會和環境條件。特別是，比起適於居住的社區或智慧型成長計劃，可持續發展的社區計劃更關心並重視此類問題，如全球加溫現象、瀕臨絕種動物的保護、可重新利用的能源開發或綠化的色設計與建築。

土壤滲透 – 水透過土壤向下流動。

太空中心 – 發射載物交通工具到太空的設施。

資金管理人 – 對特殊決定有發言權的人，可能是個人或是集團代表。這些人包括影響或可能影響決策的人，以及會受到決策影響的人。

州高速公路帳戶 (SHA) – 由聯邦政府立法建立的帳戶，保管州和聯邦稅費收入和用於投資運輸工程項目的聯邦撥款。

州高速公路營運和保護計劃 (SHOPP) – 由加州立法產生的計劃，包括維持州高速公路系統完整性的工程項目，主要關於安全和修復和改進營運條件。**SHOPP** 工程項目不擴建運輸系統。**SHOPP** 是四年計劃周期的專案，經 **CTC** 核准，與 **STIP** 區隔。

州旅客鐵路計劃 – **Government Code Section 14036** 要求的州 10 年計劃，與 **Amtrak** 公司、**Caltrans** 公司、地區各城市間連結權限委員會、貨運鐵路公司和通道鐵路運輸公司合作編制的。此計劃將鐵路旅客和貨物運輸中各投資策略排出優先次序，並概括其投資成本和利潤。

州交通改進計劃 (STIP) – 由 **RTIPs** 和 **ITIPs** 提議，經 **CTC** 核准，投資的交通工程項目清單。

陸路交通政策計劃 (STPP) – **STPP** 是超過 200 家組織的全國聯盟組織，致力於改善交通政策，以保護鄰近地區、提供更好的交通選擇及促進社會公正。

可持續發展的社區 – 可持續發展的社區與適於居住的社區或智慧型成長計劃緊密聯繫。可持續發展的社區，其概念的特點在於包含明確的全球性（全球性思維，在地性行動）和長期性（不以犧牲下一代的生存能力為代價來滿足自己的需要）。以更大的視角看待社區，認為社區是在更大世界中發揮作用的重要角色；通常認為社區既是負有責任的地球村公民，又會受到在全球範圍內從長期角度看將要發生的事件深遠影響。

系統連通性 – 從一種交通模式平穩過渡到另一種交通模式的能力，以及以最少的延遲和困難從一個管轄區到另一個管轄區的能力。

系統提供商 – 為公眾旅行提供交通服務、設備或基礎設施的實體。系統提供商可能屬於公共或私營部門，也可能屬於地方、區域、州或聯邦政府。

草案

系統使用者 – 以任何方式使用交通網路的實體。包括使用高速公路和地方道路的司機、步行者、騎車者和使用任何公共交通型態的人。

遠距離辦公 – 於一週內上班時數的一部分或全部在家中的辦公室工作的雇員。他/她透過電話、傳真、傳呼機及電子郵件等電子通訊方式維持工作形態，通常（最低限度）要求到工作地點參與季會、月會或周會。

交通阻塞紓解計劃 (TCRP) – 法律規定，TCRP 提供 53 億美元用於 141 個特定工程項目（49 億美元）及城市和縣郡的逾期養護（四億美元用於 2000/2001 財政年度）。追加投資（約 15 億美元）也將在七年期限內提供，持續資助地方街道的道路的養護費用，增加 STIP 規劃及改善運輸經營。

交通導向開發 (TOD) – 交通導向發展 (TOD) 是指在主要運輸站點步行範圍內從適度到更高密度開發。通常包括混合居住區、工作地點和為行人設計的購物中心，同時不將汽車運輸排除在外。TOD 可能是單一的建築、數幢建築或現有建築的重新開發，其設計和定位便利運輸服務的使用。

21 世紀運輸公平法案 (TEA-21) – TEA-21 是 1991 年的聯合運輸的《陸路運輸效率法案》(ISTEA) 繼承，在 1998 年 6 月 9 日頒佈，批准直至 2003 年有關高速公路、高速公路安全和其他陸路交通計劃。

交通財政銀行 (TFB) – 1995 年的《全國高速公路系統指定法案》產生了州基礎建設銀行 (SIB) 領航員計劃，用於發放貸款、增強貸款、補貼利率和為公共和私營企業提供其他幫助，符合運輸工程要求。十州中選出一個作為試驗州，加州經授權設立交通財政銀行 (TFB)。

交通基礎設施 – 交通系統運作時所需的基本設施、服務和設置。基礎設備包括道路、固定導軌、機場、港口和太空中心、自行車道和人行道、通行權、公共交通交通系統和維修保養設施以及通訊系統。

交通模式 – 旅行使用的交通類型。

交通提供商 – 為公眾提供各種交通的實體。

城市無計劃性擴展 – 跳躍式發展。隨意性成長或向外擴張，特別指在市郊建造的新住宅區。

估價定價法 – 對使用者的收費根基於使用者進入交通流量時的預期成本，再加上旅行者進入系統後產生的實際阻塞成本。也稱為阻塞定價法。相信其結果會使有限的公路運輸容量得到有效使用，方法是鼓勵認為乘載支出不值總成本的人，轉換為在非尖峰時期，或是利用大眾交通或共乘方法，以便使用較不擁擠的路線。

車輛行駛英哩數 (VMT) – 用於趨勢分析和預測。(1) 在高速公路上，測量區域內特定時間內所有車輛的總行駛英哩數。由該時間內於指定高速公路上或指定區域內的行駛英哩數乘以車輛數來加以計算。(2) 在交通線上，在特定時間內於指定路線或航線，或是交通網絡上行駛車輛的英哩數。

草案

首字母縮略詞選編列表

BT&H	Business, Transportation and Housing Agency
Caltrans	California Department of Transportation
CASP	California Aviation System Plan
CIEDB	California Infrastructure and Economic Development Bank
CTC	California Transportation Commission
CTIPS	California Transportation Improvement Program System
CTIS	California Transportation Investment System
CTP	California Transportation Plan
FHWA	Federal Highway Administration
GARVEE	Grant Anticipation Revenue Vehicles
GIS	Geographic Information System
ISTEA	Intermodal Surface Transportation Efficiency Act of 1991
ITIP	Interregional Transportation Improvement Program
ITS	Intelligent Transportation System
ITSP	Interregional Transportation Strategic Plan
LGC	Local Government Commission
MPO	Metropolitan Planning Organization
MTP	Metropolitan Transportation Plan
NAFTA	North American Free Trade Agreement
NAHA	National Affordable Housing Act
OPR	Governor's Office of Planning and Research
RTIP	Regional Transportation Improvement Program
RTP	Regional Transportation Plan
RTPA	Regional Transportation Planning Agency
SHA	State Highway Account
SHOPP	State Highway Operation and Protection Plan
SIB	State Infrastructure Bank
STIP	State Transportation Improvement Program
STPP	Surface Transportation Policy Project
SUV	Sport-Utility Vehicle
TCRP	Traffic Congestion Relief Program
TEA-21	Transportation Equity Act for the 21st Century
TFB	Transportation Finance Bank
TOD	Transit Oriented Development
U.N.	United Nations
U.S. DOT	U.S. Department of Transportation
VMT	Vehicle Miles Traveled